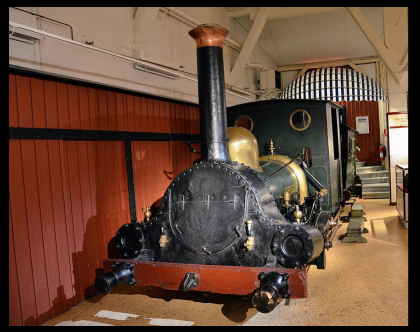
Järnvägs-museum



Fryckstad på Järnvägsmuseet i Gävle.

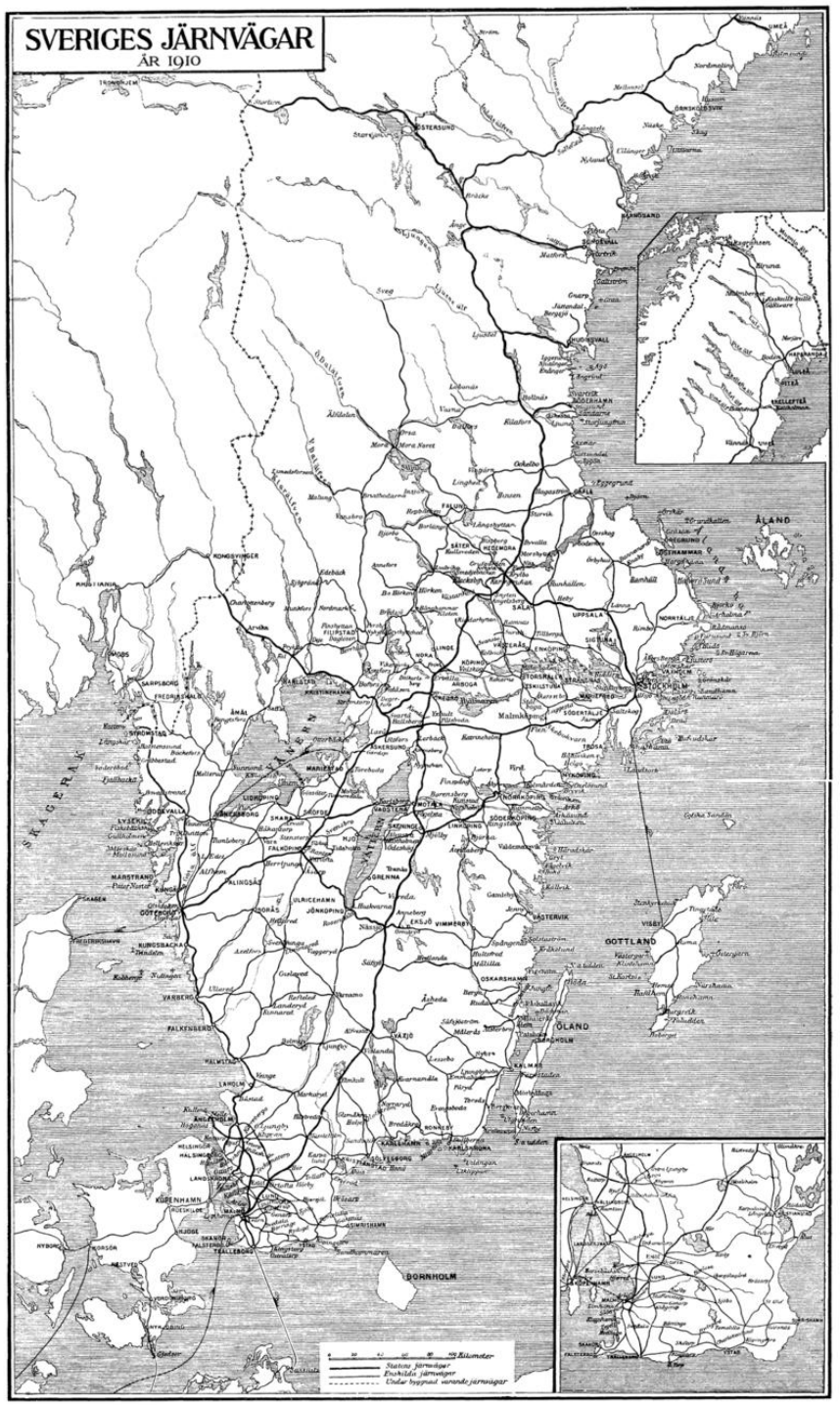
Ånglok "Prins August"

Sveriges första ångloksdrivna allmänna järnväg var den privatfinansierade sträckan Köping-Hult, som öppnades 1856 (delen Örebro–Nora). Ledare för det bygget var Adolf Eugène von Rosen. Första delarna av den statliga stambanesatsningen var sträckan Göteborg–Jonsered, samt sträckan Malmö–Lund, båda invigdes 1 december 1856. Ansvarig för bygget var kanalbyggare Nils Ericson som tidigare lett bygget av Göta kanal. Fram till 1940-talet ökade järnvägsnätet i Sverige, men därefter har många järnvägar fått läggas ner på grund av ökande konkurrens från landsvägstrafik och flyg. De järnvägar som lagts ner har främst varit smalspåriga banor.

Frykstabanan var Sveriges första järnväg för allmän trafik. Den gick åren 1849–1871 mellan Fryksta vid Nedre Fryken och Lyckans lastplats vid Klarälven. Banan var 8 km lång med en spårvidd på 1101 mm. Den byggdes av Fryksstads Jernvägsaktiebolag som startade med en aktieteckning på 100 000 riksdaler och ett statligt lån på 50 000 riksdaler. Bolaget fick byggtillstånd den 9 februari 1849 och järnvägen öppnades den 5 september 1849 av konungen, Oscar I. Banan stakades av den svenska järnvägsbyggaren Claes Adolf Adelsköld. Undersökningsförrättare och arbetschef var Carl Edward Norström. Utöver järnvägen köpte bolaget ett ångfartyg av järn för trafiken på Klarälven mellan Lyckan och Karlstad. Järnvägen kostade med marklösen 80 000 riksdaler och ångfartyget 28 000 riksdaler. Banan var från början hästdragen, men 1856 anskaffades loket Fryckstad. Loket byggdes 1855 av Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna, och togs i drift juni 1856. Det var dock inte först i Sverige, eftersom den 7 mars det året hade Nora-Ervalla Järnväg invigts med ångloket Oscar med en resa från Örebro till Nora och åter.

Frykstabanan lades ner på hösten 1871. Banan ersattes med den tre kilometer långa normalspåriga bibanan till Nordvästra stambanan mellan Kil och Fryksta som öppnades den 15 juni 1872 och las ned 1974 (och 1915 hade Fryksdalsbanan byggts längs hela sjön vilket minskade behovet av båttrafik). Loket Fryckstad finns idag på museum i Gävle.

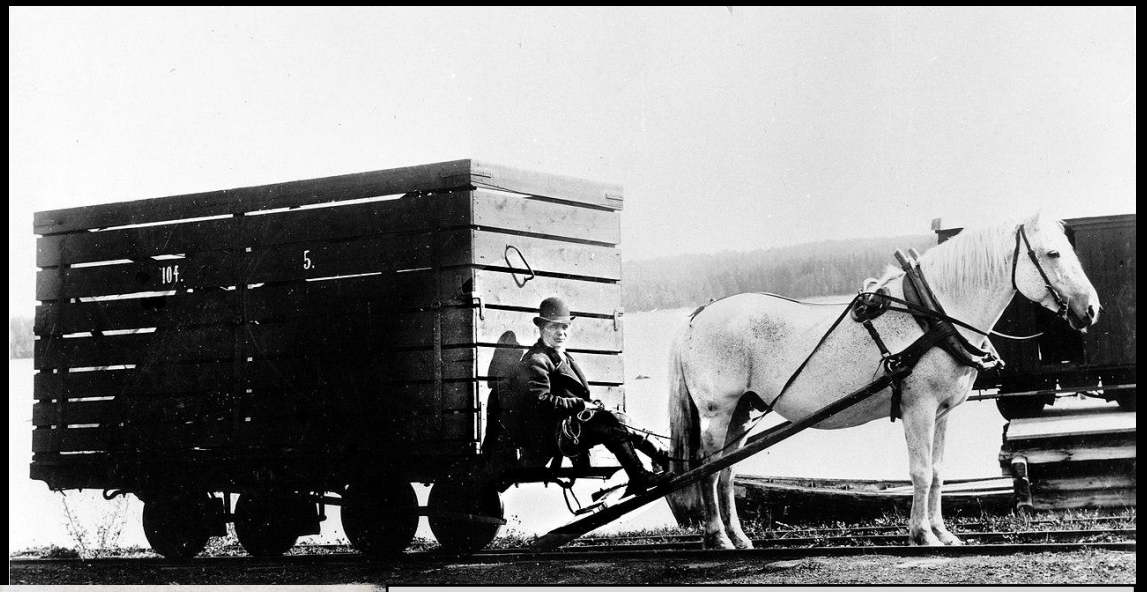
Sveriges Järnvägar

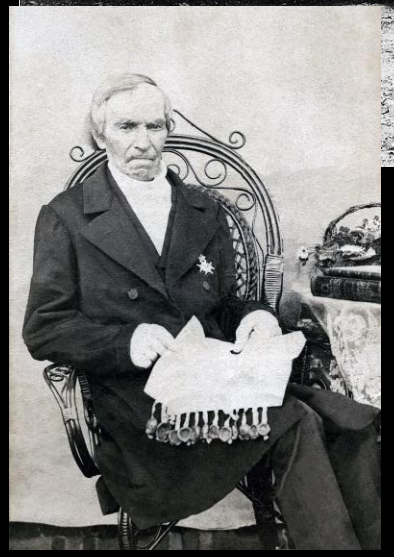


Arbete på Ostkustbanan, dubbelspår mellan Stockholm och Uppsala vid Alsike. Cirka 1900.

Hästbanor

Den första dokumenterade hästbanan ovan jord i Sverige byggdes 1798 mellan Höganäs med sin hamn och gruvorna. Rälsen var av trä och vagnarna drogs av hästar. Redan 1711 fanns det enkla spårbanor i Falu koppargruva. Liknande träbanor byggdes under de följande åren bland annat i Värmland, men det var först 1845 som greve Adolf Eugène von Rosen, de svenska järnvägarnas fader, fick kungligt tillstånd att anlägga järnvägar i Sverige. Av brist på pengar kunde han dock inte förverkliga sin plan. I stället byggde Claes Adelsköld, kallad Sveriges rallarbuse no 1 den första svenska järnvägen för allmän trafik 1849. Det var Frykstabanan i Värmland. Hästar användes som dragkraft de första åren. År 1850 invigdes sträckan Kristinehamn–Sjöändan. Den var 11 kilometer lång och hade spårvidden 1099 mm. Den sammanband Bergslagskanalen med hamnen i Kristinehamn och använde sig först av hästar som dragkraft, och från 1858 av ånglok.

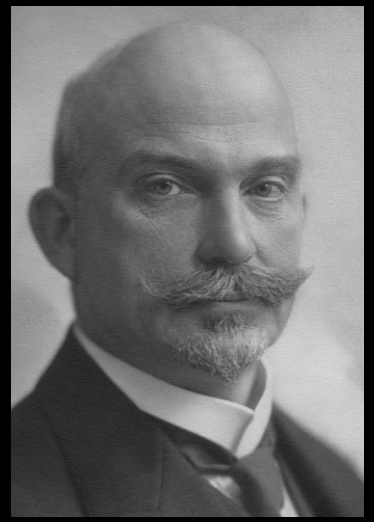
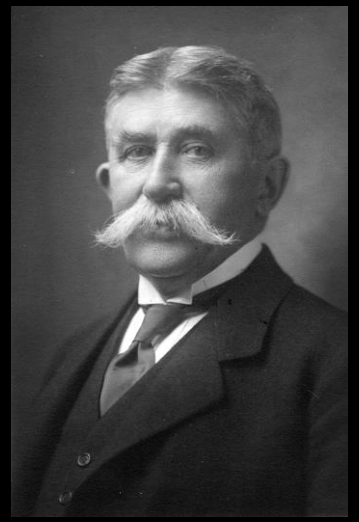


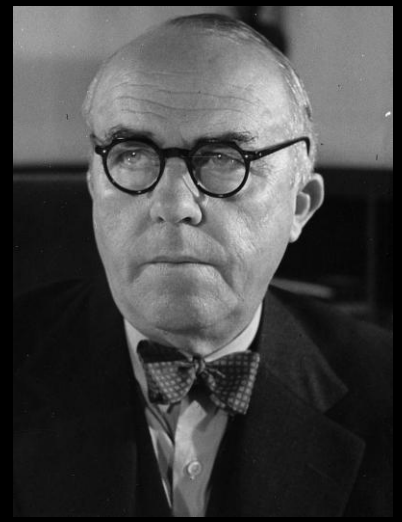


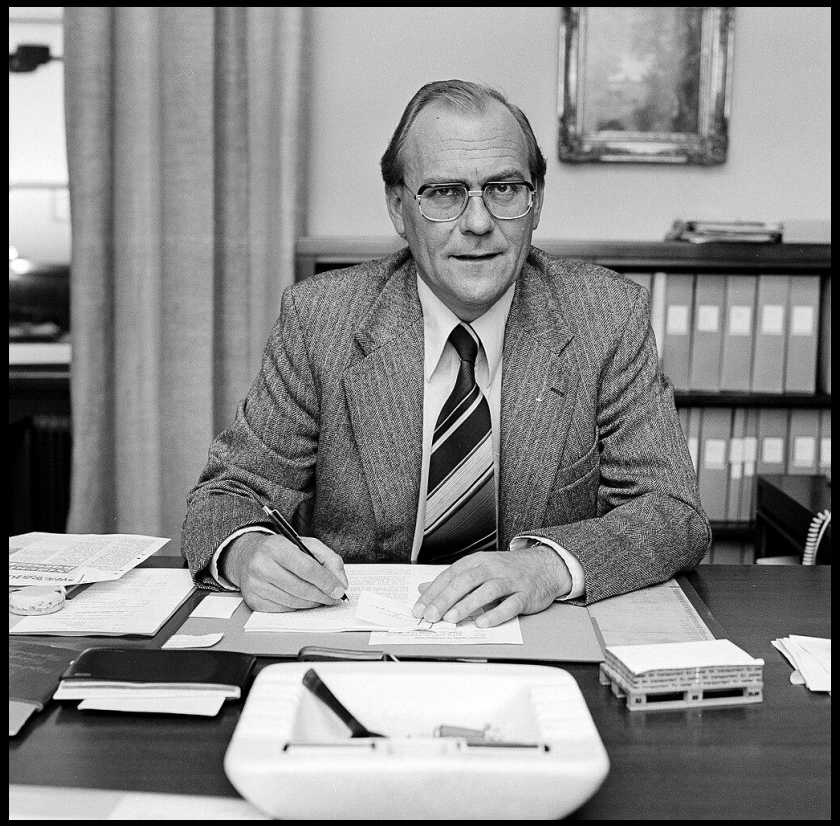
Tanken på järnvägar i Sverige väckte till en början ett brett motstånd. På riddarhuset anmärkte den urkonservative kammarjunkaren Leonhard Fredrik Rääf att det var dårskap att lägga ut skenor på marken.

1853 gjordes experiment med ångloket Förstlingen i Eskilstuna och på Norbergs Järnväg. År 1854 beslutade riksdagen att staten skulle bygga stambanor i Sverige, men att bibanorna skulle byggas av privata företag. Till chef för arbetet utsågs 22 januari 1855 överste Nils Ericson. Ericson gick med om att utses till chef mot att få långtgående befogenheter. I en instruktion utfärdad 31 januari 1855 av Kunglig Majestät gavs Ericson full makt och myndighet att ordna över arbetsdetaljer. Första spadtaget togs 30 april vid Skaveryd utmed Västra stambanan samma år.
De första lokjärnvägarna invigdes 1856. 5 mars invigdes Örebro–Nora (privatbanorna Köping–Hults Järnväg och Nora–Ervalla Järnväg). 1 juli påbörjades lokdrift på Frykstabanan som innan dess var hästdragen. 1 december invigdes sträckorna Malmö–Lund (Södra stambanan) och Göteborg–Jonsered (Västra stambanan).
Östergötlands första lokomotivdrivna järnväg mellan Bersbo och Åtvidaberg invigdes 1857. Loken döptes till Åtvidaberg och Bersbo. Banan Gävle–Falun (Gävle–Dala Järnväg) färdigställdes 1859. 1 oktober samma år togs Väsman–Barkens Järnväg (mellan Ludvika och Smedjebacken) i drift.

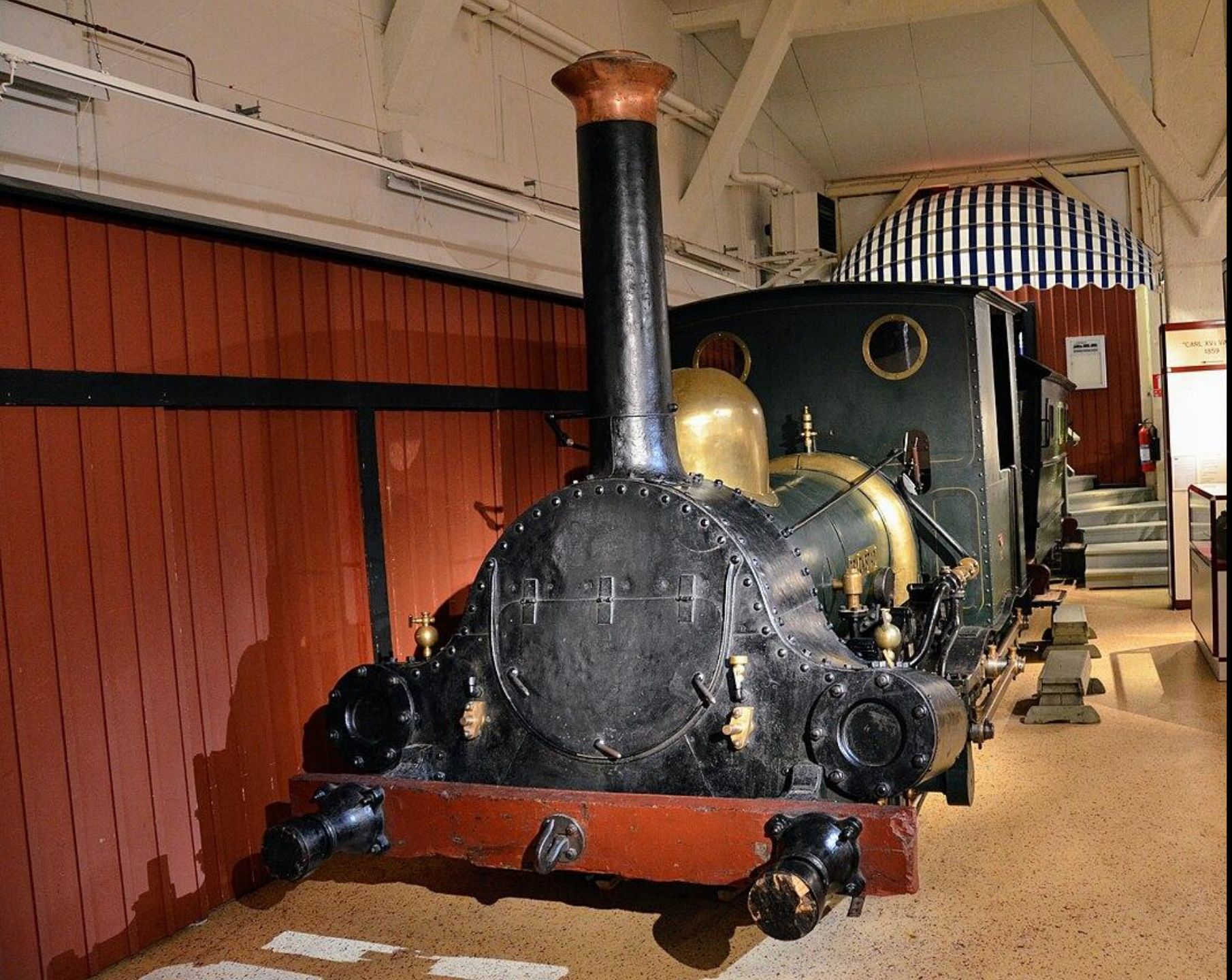
Redan 1829, vid 1828–1830 års riksdag, hade det föreslagits byggandet av en järnväg. Det var Gustaf af Uhr som motionerade om att man skulle bygga någon typ av järnväg i anslutning till Göta kanal. Detta var för övrigt samma år som den berömda lokomotivtävlingen i Rainhill. Frågan togs sedan upp igen vid riksdagen 1840–1841, dock utan att något beslutades. En av dem som kom att betyda mycket för byggandet av de första järnvägslinjerna var greve Adolf Eugéne von Rosen.



SJ Direktörer


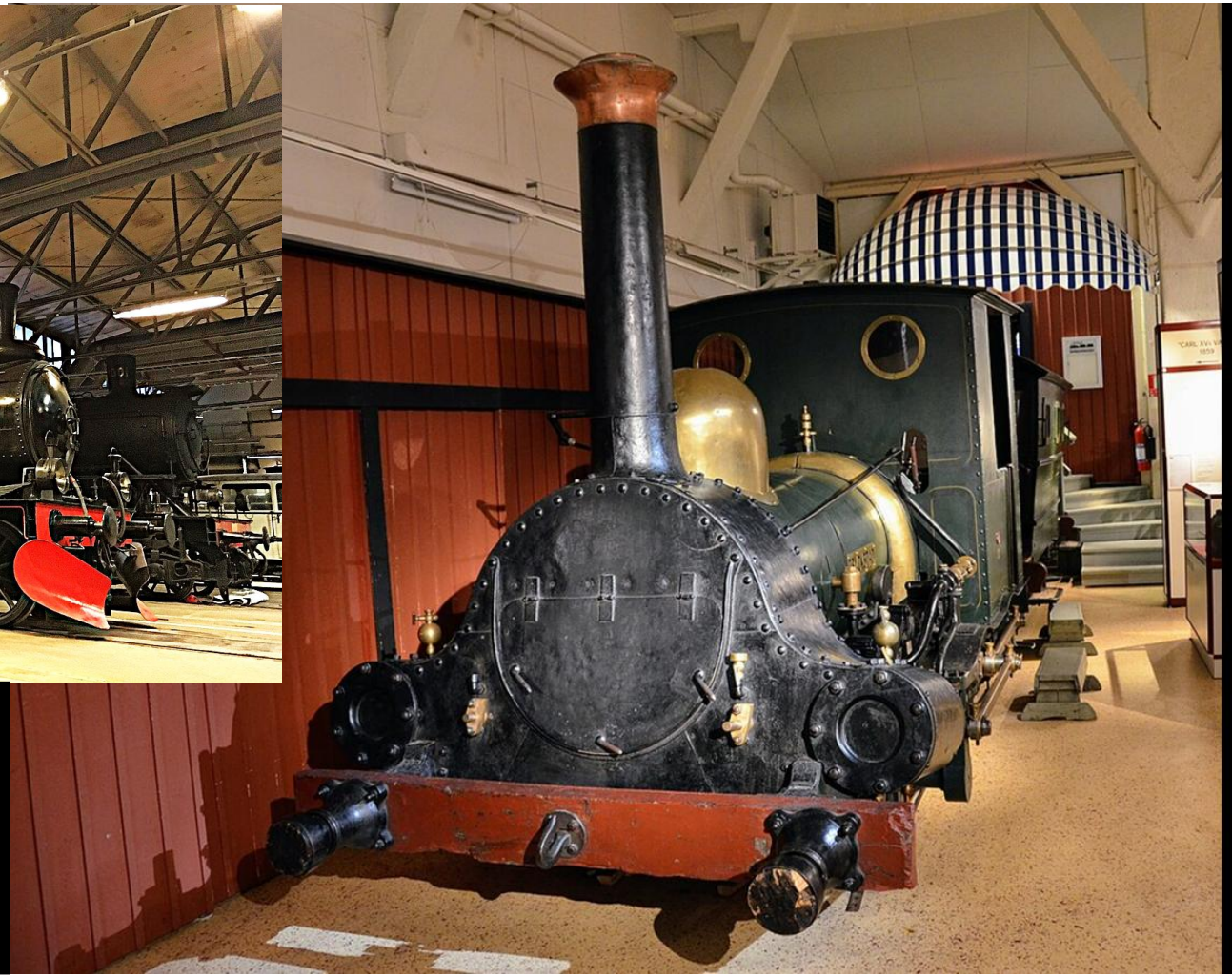
Smedjebacken lokstall



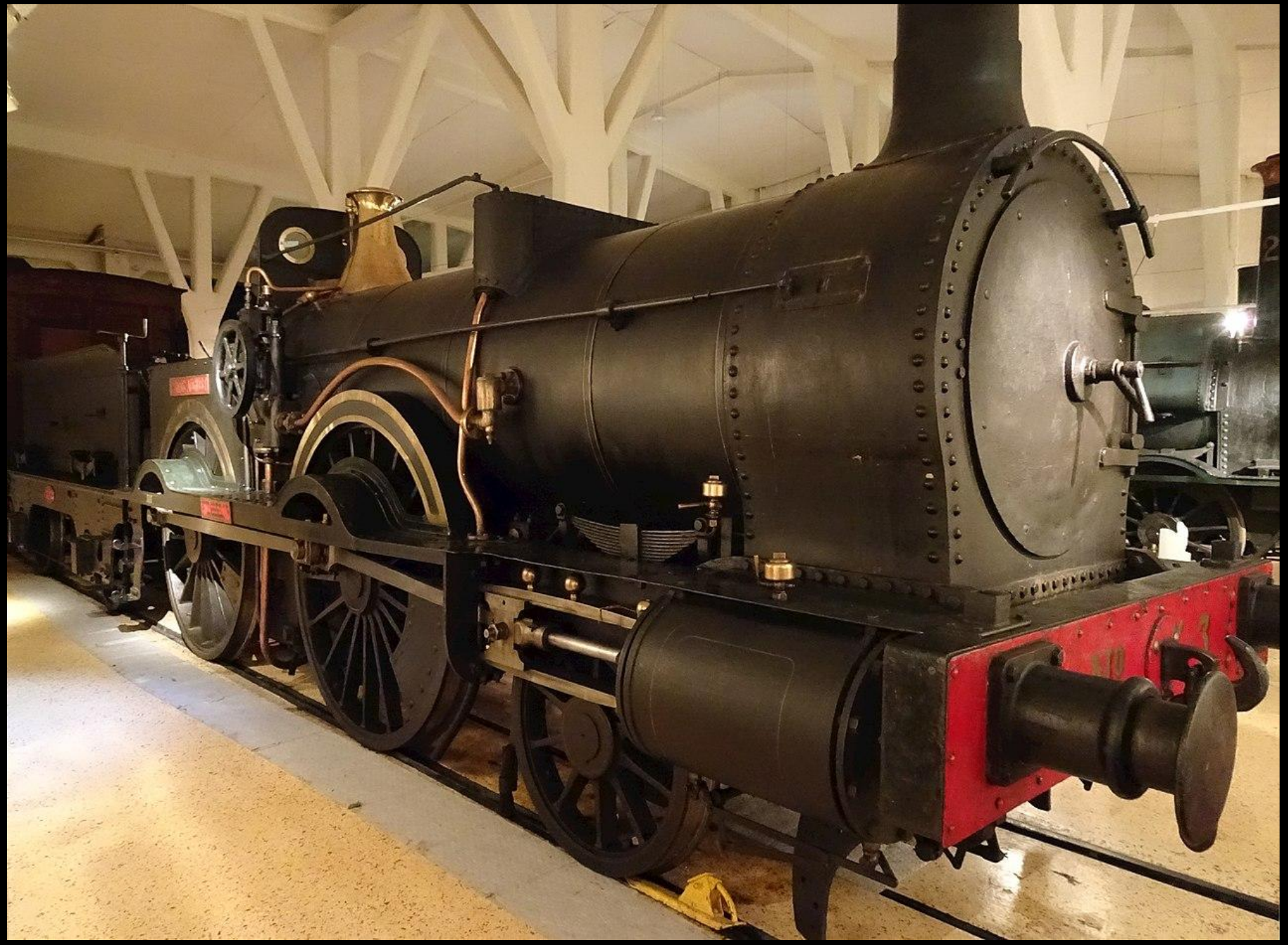
Fryckstad på Järnvägsmuseet i Gävle.

Fryckstad är Sveriges äldsta bevarade lok. Det byggdes 1855 av Munktells mekaniska verkstad i Eskilstuna, för att trafikera Sveriges första järnväg för allmän trafik, Frykstabanan, mellan sjön Fryken (Fryksta) och Klarälven (Lyckan) i Värmland. Loket ersatte 1856 hästdriften på banan och dess spårvidd är 3 fot och 8,5 verktum eller 1101 mm. Efter att trafiken lagts ner 1871 användes Fryckstad bland annat vid fästningsarbeten i Karlskrona. Loket reserverades redan 1906 med tanke på att ingå i ett framtida järnvägsmuseum.

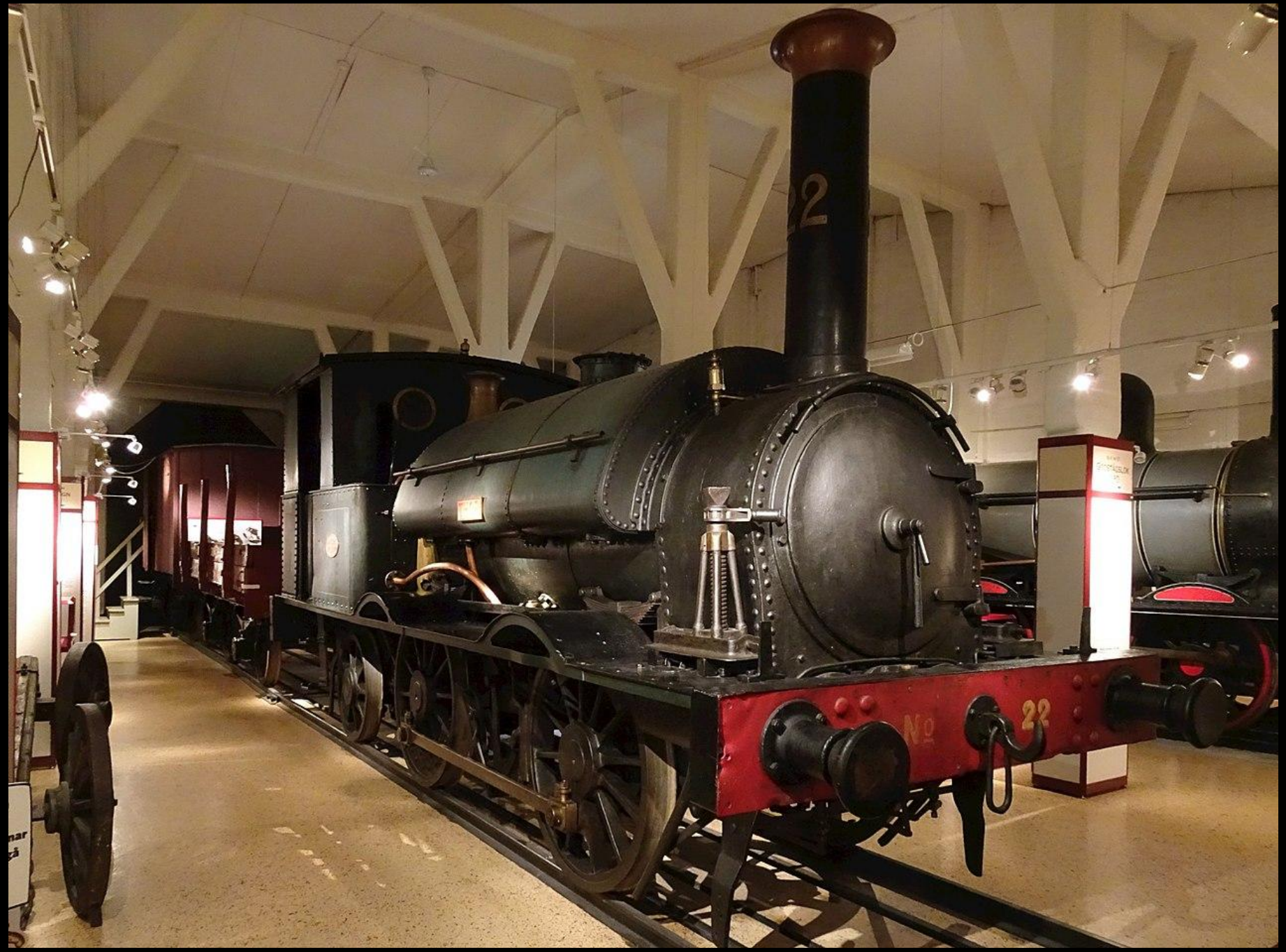
Tåghallen sommaren 2018.



Fryckstad på Järnvägsmuseet i Gävle.



Ånglok "Prins August"



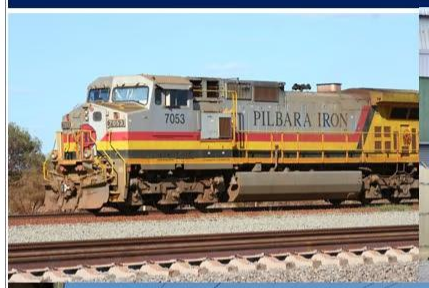
Ånglok nr 22

Ånglok A 1001

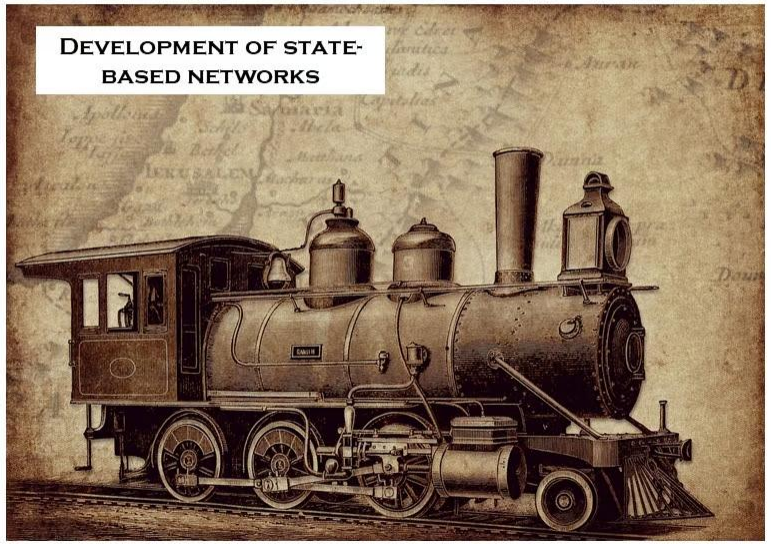
Volvo-droskan (1953)

Vagn OFWJ litt BCo2 nr 2

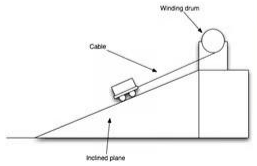
History of rail transport in Australia



History of railway transport in Australia



Railways in Australia date from the 10 December 1831 when the Australian Agricultural Company officially opened Australia's first railway, located at the intersection of Brown and Church Streets, Newcastle, New South Wales. Privately owned and operated to service the A Pit coal mine, it was a cast-iron fishbelly rail on an inclined plane as a gravitational railway.



History of rail transport

On 21 February 1804, the world's first steam-powered railway journey took place when Trevithick's unnamed steam locomotive hauled a train along the tramway of the Penydarren ironworks, near Merthyr Tydfil in South Wales.

A replica of the Planet, which ran on the Liverpool and Manchester Railway from 1830

The history of rail transport began in the 6th century BC in Ancient Greece. It can be divided into several discrete periods defined by the principal means of track material and motive power used.